HAAGS TRAM NIEUWS

Extra nummer 2024-1
Jaargang 39, juni 2024



Een uitgave van de Haagse Tramvrienden, opgericht 9 juli 1984
www.haagstramnieuws.org

Uit de tijd van de Haagse Paardentram (deel I)



verkoopuur. (4647)

A Photography of the:
FIRST CLASS CARRIAGE
OF
the Dutch Tramway Company,
BETWEEN THE HAGUE AND SCHEVENINGUE.
IS SOLD BY ALL BOOKSELLERS.

Super extra in colours		£ 1. —.—
Id.	black	—.10.—
Cards		—. 1.— (4666)

Dagblad van Zuidholland en 's Gravenhage, 21 augustus 1864

Reeds spoedig na de opening van de eerste tramlijn in Nederland op 25 juni 1864 door de Dutch Tramway Company (ook wel genaamd Nederlandse Railroute Maatschappij) konden liefhebbers een foto van een Haags tramrijtuig aankopen. Welke foto dit dan moet zijn, en hoe de kleurenversie er uitgezien zal hebben is mij helaas niet bekend. In de collectie van het Haags gemeentearchief zijn wel onderstaande drie foto's opgenomen: de tweede klasse rijtuigen 3 en 4 en een eerste klasse open tram met wagennummer 5. En daarmee waren in de Keizerstraat alle drie types binnen het DTC wagenpark door fotograaf Jacobus van Koningsveld (1824-1866) voor het nageslacht vastgelegd.



Rijtuig 3 (eerste klasse)



Rijtuig 4 (tweede klasse)



Deze stereofoto toont een open tram eerste klasse met het nummer 5. Eerdere veronderstellingen in de hobbyliteratuur dat de tram met het nummer 5 een gesloten rijtuig moest zijn geweest, zijn hiermee weerlegd. In de reeks rijtuigen 1-7 waarmee de DTC in 1864 de exploitatie begon is de 5 de enige open tram geweest.

In de zomer van 1865 verschijnt in de krant een bericht dat er 'een nieuwe open wagen' op het tramnet is verschenen. Zowel Blok, Haagse trams, en Van Donselaar deel II stellen dat dit open rijtuig het nummer 8 zou hebben gehad. Paardentramspecialist Klomp noemt echter in zijn diverse publicaties geen wagennummer. Beeldmateriaal ontbreekt helaas. Bij Van Donselaar deel I en deel II treffen we nog een beschrijving aan dat dit rijtuig – anders dan de 5 – van de zijkanten open en van achteren dicht was, en het bestemd was om als tweede wagen achter een imperiaalwagen dienst te doen. Helaas was de geciteerde tekst die opgenomen zou zijn in het *Dagblad van Zuidholland en 's Gravenhage, 5 juni 1865* voor schrijver dezes niet te traceren. We zullen het moeten doen met het onderstaande knipsel waarin sprake is van een proefrit en een nieuw type wielen.

Dezen morgen is een nieuwe open wagen (eerste klasse) van de Tramway-maatschappij in het spoor gebragt. Een geheel ander stelsel van wielen is bij dit rijtuig ingevoerd; de proefrid, daarmede genomen, heeft uitmuntend voldaan.

Dagblad van Zuidholland en 's Gravenhage, 3 juni 1865

Vervolgens zouden er volgens diverse auteurs in de periode van de DTC (1864-1867) of de opvolger de Haagsche Tramway Maatschappij (1867-1873) nog twee nieuwbouw trams zijn gearriveerd. Hieraan worden door enkele auteurs de wagennummers 9 en 10 toegekend. Echter, ook van die twee rijtuigen zijn foto's, tekeningen of nadere gegevens onbekend.



DTC paardentram eerste klasse, gearriveerd op het eindpunt Kneuterdijk. Foto ca 1865.

Nederlandsche

RAILROUTE MAATSCHAPPIJ.

VOORLOOPIGE DIENST

TUSSCHEN

's Gravenhage, Scheveningen en het Badhuis

VICE-VERSA,

aanvangende Zaturdag 25 Junij 1864.

Uren van Vertrek.

Van 's Gravenhage:		**Van het Badhuis:**	
Voormiddag	8.30	Voormiddag	7.45
„	10.45	„	10.—
Namiddag	12.15	„	11.30
„	1.45	Namiddag	1.—
„	3.45	„	3.—
„	5.45	„	4.15
„	7.—	„	6.15
„	10.—	„	9.30

☞ **Vertrek te 's Gravenhage aan den INGANG der Parkstraat.**

PRIJZEN DER PLAATSEN:

1ste Klasse voor ééns **30 Cts.** — Retourbiljet **50 Cts.**
2de „ „ „ **20** „ „ **35** „

NB. *Tot nadere aankondiging zullen alleen Rijtuigen der 1ste klasse rijden.* (3700)

DE DIRECTIE.

Eerste tramdienstregeling. De tramlijn heeft tijdelijk een eindpunt in de Parkstraat ter hoogte van de Kloosterkerk. Het laatste stukje spoor naar de Kneuterdijk ontbreekt nog. Er rijden alleen rijtuigen eerste klasse. Dagblad van Zuidholland en 's Gravenhage 24 juni 1864.




„Een wagon van den Tramway bij het Scheveningsche Badhuis, teekening op hout van C. C. A. Last".
(Uit het Nederlandsch Magazijn 1865 p. 85)

Het moderne vervoermiddel inspireert makers van prenten

Tram en badplaats



We maken een sprong in de tijd. Een foto met drie paardentrams van de "Haagsche Tramway" (formeel de S.A. des Tramways de la Haye: TH) en het wachthuisje op het Gevers Deynootplein. Op de achtergrond het in 1876 geopende Hotel des Galeries. Het rijtuig in het midden is de 21, uit de serie 21-24 met imperiaal die in 1876 in dienst kwamen. Rond 1887 werd de serie vernummerd tot 60-63, in aansluiting op de later geleverde imperiaaltrams 50-59. Wagens uit deze series mochten zelfs nog na de elektrificatie hun diensten blijven aanbieden aan het publiek. Weliswaar was dat na een grondige verbouwing, waarbij zij hun zitplaatsen op het dak verloren en het aantal zijruiten werd teruggebracht tot drie. Aan nummertjes waag ik mij niet, daar zijn hele studies aan gewijd. In elk geval uiterlijk in 1937 was het uit met deze ex-paardentrampret en waren alle ex-imperiaaltrams gesloopt.

Wederom een afbeelding van de badplaats zoals niemand van ons dat nog heeft meegemaakt. Ik heb de foto niet recht gezet omdat anders het aardige straatnaambordje uit beeld zou verdwijnen. De geschilderde en wat verweerde tekst "Gevers Deyootplein" is met enige moeite te lezen. Het standpunt is vrijwel gelijk aan die van de onderste prent op bladzijde 3.



Voor de nummerliefhebbers: er is achter de paarden nog net een grote 7 te zien, en omdat het om een imperiaaltram gaat zal dit rijtuig 57 zijn. Koetsier en conducteur pauzeren op het bankje in afwachting van het volgende vertrek van de "Rode lijn" (via de Scheveningseweg) naar het Plein. Ook de trekkrachten steken de hoofden bij elkaar. Helemaal links is nog iets van het Kurhaus te zien, waaruit we kunnen afleiden dat de foto uit 1885 of later dateert. Behoudens het feit dat in 1902 het Palace Hotel werd gebouwd op de plek van o.a. Villa Jacobson (op de foto rechts van het Kurhaus) weet ik te weinig van de ontwikkeling van de bebouwing rond dit plein om er een nadere periode aan te verbinden.



Het Gevers Deynootplein uit een andere hoek. Het is juni 1892, en Scheveningen is gesierd met een tijdelijk doch indrukwekkend gebouw voor de Internationale tentoonstelling voor sport, visserij en paarden. Het moet een gigantisch complex zijn geweest. Let maar eens op de minuscule paardentrammetjes onderaan rechts. Ontwerper van het geheel was de architect W.B. van Liefland (1857-1919). Terwijl hij overdag werkte als timmerman, volgde hij 's avond de opleiding tot architect. In 1877 werd hij assistent-opzichter bij architect Pierre Cuypers, om zich twee jaar later als zelfstandig architect en stedenbouwkundige te vestigen. Van Liefland was ook de ontwerper van het Wandelhoofd Wilhelmina (de eerste Scheveningse Pier) en het Circustheater. In de Schilderswijk zijn het Fort' en de Van Ostadewoningen van zijn hand. Daarnaast was hij ook geruime tijd lid van de gemeenteraad.



Internationale Sport-, Visscherij- en Paarden-Tentoonstelling,
van 1 JUNI tot 30 SEPTEMBER 1892, te SCHEVENINGEN,
met Internationale tijdelijke Tentoonstellingen en Wedstrijden op elk gebied van Sport.
Bureaux: Hôtel ALTEBURG, SCHEVENINGEN.

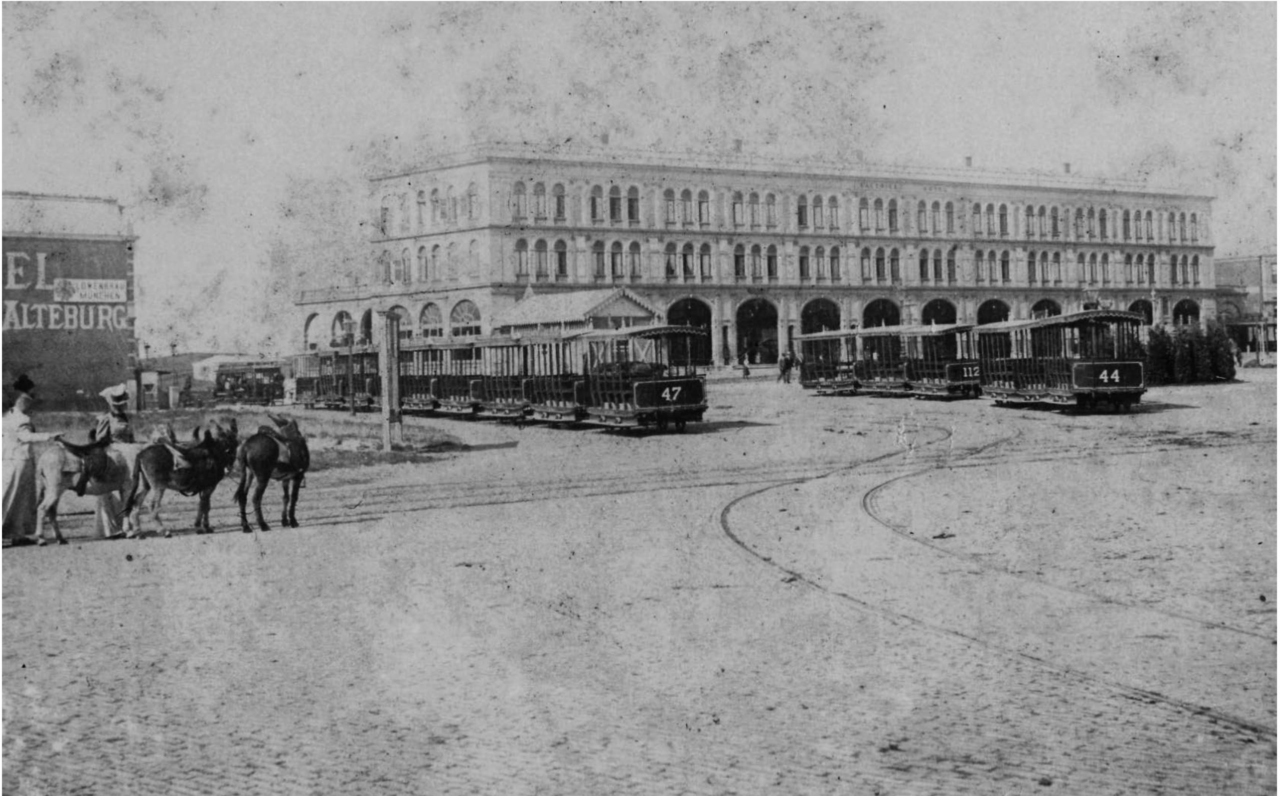
De volgende foto toont weer een bekend tramtype. "Hoeveel platen van Imperiaalwagens wil je hebben?", zou een kreet kunnen zijn, vrij naar de gevleugelde woorden van een bekende Haagse tramhobbyist. Deze maal is zo'n tram vastgelegd op een Gevers Deynootweg. De foto toont een straat die inmiddels door alle veranderingen voor ons niet of nauwelijks meer herkenbaar is.



De koepel van het Kurhaus (links) geeft wat houvast voor de toeschouwer anno nu. Maar sinds alle hoogbouw in de jaren ’70 is die koepel niet meer vanuit dit standpunt te zien. Rechts van het midden zien we de torens van het tijdelijk Tentoonstellingsgebouw van 1892 boven de daken uitsteken. Het jaar waarin deze foto is gemaakt is daarmee bekend. Wie de kranten uit die tijd op er naslaat komt meer te weten over de afmetingen. Torens: elk 42 meter hoog. Voorgevel met hoofdingang en torens: 35 meter breed, met zijvleugels van elk 30 meter lang. Lengte van het complex 255 meter. Dat betekent dat het zich zal hebben uitgestrekt vanaf het huidige Circustheater tot en met de Lourdeskerk.

De nummertjesliefhebber mag zijruiten gaan tellen om vast te stellen of we te maken hebben met een rijtuig uit de serie 50-59 (6 ramen), of 60-63 (7 ramen). Maar reeds achter het paard is nog iets te onderscheiden wat een grote "6" moet zijn. Het gaat dus om één van de Imperiaalwagens uit 1876, ten tijde van de foto al weer 16 jaar oud. Of juist de afgebeelde tram het na verbouwing tot aanhanger voor de elektrische dienst het nog tot 1937 heeft volgehouden, zullen we nooit weten. Maar is dat echt interessant bij zo'n fraai plaatje van de 19e-eeuwse Scheveningen? *"Tiens! Waar die zogenoemde 'tramamateurs' zich allemaal niet druk over kunnen maken, amice",* zo hoor ik een adellijke bezoeker van de luxe badplaats anno 1892 prevelen.

Per open tram naar Scheveningen



Een foto uit het einde van de negentiende eeuw die helaas in de loop der jaren zwaar geleden heeft door vervaging en vlekken. Maar na digitale bewerking ontstaat een interessant beeld dat verdient gepubliceerd te worden.

Het zal die dag zonnig en warm zijn geweest. Een hele rij open trams staat opgesteld: vijf op het rechter spoor, negen op het linker spoor. In de verte, op de Gevers Deynootweg nadert nog een tram uit het Haagse centrum.

Het kruisende spoor op de voorgrond loopt tussen het Kurhaus en de Nieuwe Parklaan, en sloot na 1890 ook aan op het machinegebouw waar de accu's van de elektrische (accu)tram werden geladen. Op de achtergrond het Hotel des Galeries, terwijl we rechts, aan de overzijde van de Gevers Deynootweg, nog iets zien van de enorme gevelreclame van Hotel Restaurant Alteburg. Uit een advertentie ut 1899 blijkt dat men daar destijds een glas pils (3/10 liter) voor 15 ct kon verkrijgen. Omgerekend naar de huidige koopkracht is dat de som van Eur 2,25.

Terug naar de trams. Te identificeren zijn de rijtuigen 44, 47 en 112. De eerste twee maken deel uit van de serie 40-49, afgeleverd tussen 1877 en 1882, De 110-113 was een nabestelling van deze rijtuigen, die volgens de bronnen waarschijnlijk in 1888 of 1889 is geleverd. Deze series waren overigens niet de enige open trams waarover de toenmalige HTM kon beschikken. In 1895-1896 arriveerden nog eens 46 soortgelijke rijtuigen, verdeeld over de 150-179 en 200-215. Men leest dan ook in de kranten klachten dat het trambedrijf kennelijk over te veel open trams en te weinig gesloten rijtuigen beschikt en de passagiers tijdens minder goed weer liet bibberen en zo verkoudheden, wellicht zelfs fatale longziekten, liet oplopen. Als men de ingezonden brieven in de kranten uit de paardentramtijd doorneemt krijgt men de indruk dat het lastig, zo niet onmogelijk was om de kritische Haagse en Scheveningse trampassagier tevreden te stellen..

De overlevers

Na 1907 was de paardentram nog niet helemaal geschiedenis. Een aantal rijtuigen, zowel gesloten als open trams, mochten namelijk – al dan niet na een zeer grondige verbouwing – als aanhangrijtuigen op het geëlektrificeerde tramnet dienstdoen. Dit betroffen de 308-314, 316-334 en de open trams 400-452. Hiervan hielden de 437 en 444 het nog uit tot 1952, het jaar waarin de laatste ex-paardentramrijtuigen gesloopt werden.



Een in meerdere opzichten interessant plaatje van de Bezuidenhoutseweg voor het bombardement van 1945. De spits van de O.L. Vrouwe van Goederaadkerk (ingewijd 1896) domineert de straat. In 1945 werd deze kerk verwoest door het beruchte bombardement. Er kwam wel een opvolger, die dateert uit 1946-1954. Dat kerkgebouw dient tegenwoordig de Roman Catholic Church of Our Saviour. Ook prominent, zeker voor de tramfans: een tramstel van lijn 3. Een 'Tweeramer' in de oorspronkelijke blauwe kleur, met een bijwagen uit de serie 400-415 op sleeptouw. Een serie open trams die na een verbouwing van de paardetramrijtuigen 200-215, in 1905 op het Haagse tramnet verscheen.
De bewegingsonscherpte suggereert dat de trambestuurder er flink de sokken in heeft gezet, maar het kan ook aan de sluitertijd liggen. In elk geval, die suggestie van vaart kan mij wel bekoren. Het plaatje kunnen we dateren op 1906/1907. Lijn 3 ging per 21 april 1906 doorrijden naar het (verre) Overbosch. De motorwagen is nog voorzien van de lijnkleur links, en het (kleine) lijnnummer rechts. Dat werd in 1907 veranderd naar de bekendere opstelling met een groot lijnnummer aan de linkerzijde.

Tekst en samenstelling: H.D. Ploeger
Alle foto's zijn afkomstig uit de collectie van het Haags gemeentearchief

